

PARLAMENTUL EUROPEAN

2004



2009

Comisia pentru petiții

25.09.2009

COMUNICARE CĂTRE MEMBRI

Ref.: Petiția nr. 0786/2007 adresată de Paolo Prieri, de cetățenie italiană, în numele Comitetului împotriva liniei ferate de mare viteză din valea superioară a râului Sangone, privind obiecțiile față de construcția liniei feroviare transeuropene de mare viteză dintre Torino și Lyon

1. Rezumatul petiției

Petiționarul, în numele altui comitet care se opune proiectului în discuție, prezintă principalele argumente ale petițiilor depuse de Comitetul împotriva liniei feroviare de mare viteză din valea superioară a râului Sangone și furnizează informații referitoare la evoluția situației ulterior misiunii de evaluare (din noiembrie 2005) întreprinse de Comisia pentru petiții. Petiționarul se referă, în special, la crearea Observatorului european al negocierilor tehnice, la alternativa propusă la ruta inițială care înconjură valea Sangone pe la sud-vest de Torino și la efectele negative ale acesteia asupra mediului, peisajului, economiei și turismului. Prin urmare, petiționarul solicită o schimbare spre o politică europeană de transport durabilă din punct de vedere ecologic bazată pe volume efective de transport de mărfuri pe calea ferată în UE și care să implice comunitățile locale în aplicarea sa.

2. Admisibilitate

Declarată admisibilă la 8 ianuarie 2008. Comisia a fost invitată să furnizeze informații [articolul 192 alineatul (4) din Regulamentul de procedură].

3. Răspunsul Comisiei, primit la 10 iunie 2008

Linia feroviară existentă între Lyon și Torino nu este exploatată la deplina sa capacitate, parțial din cauza lucrărilor de modernizare a vechii linii. Lucrările vor fi finalizate în cursul anului 2009. Totuși, această linie va fi întotdeauna limitată din punctul de vedere al capacității și al atracției pentru potențialii clienți, din cauza condițiilor climatice nefavorabile și a altor dificultăți operaționale ale liniei.

CM\791818RO.doc

PE407.965v02-00

Noua linie ferată va asigura o legătură mult mai atractivă. Prin capacitatea sa ridicată, aceasta va asigura legătura între est și vest și consolidarea integrării economiei europene. Dacă nu ar fi construită, numărul camioanelor care traversează munții Alpi ar crește semnificativ, ceea ce ar duce la deteriorarea ecosistemului fragil din Alpi. Petiționarul subliniază în mod justificat faptul că noua linie ferată ar trebui însoțită de o politică voluntară de transfer modal din partea statelor implicate. Statele implicate înregistrează progrese în acest sens.

În vederea sprijinirii coordonării pentru acest proiect important, Comisia a desemnat un coordonator de proiect, domnul L.J. Brinkhorst. Guvernul italian s-a străduit să implice toate părțile interesate în observatorul tehnic prezidat de dl M. Virano. Printre acestea, se numără toate autoritățile locale care reprezintă interesul public al văii Susa. Observatorul se întrunește săptămânal și există o implicare deplină a tuturor părților interesate. Riscurile hidrologice și alte riscuri pentru mediu vor fi evaluate pe larg. Înainte de începerea lucrărilor la linia ferată din valea Susa sau Sangone, se va efectua o evaluare integrală a impactului asupra mediului, în conformitate cu cerințele legislației europene și italiene. Stabilirea traseului intră în sarcina observatorului tehnic, care va decide cu acordul democratic al părților interesate. Până în prezent, nu a fost luată nicio decizie referitoare la traseu.

Concluzie

Comisia menționează că, până în prezent, nu a fost luată nicio decizie în legătură cu traseul și că opțiunile sunt examinate în cadrul observatorului. Statul italian va stabili traseul liniei, în baza recomandărilor observatorului.

Comisia este convinsă că decizia finală a statului italian va lua în considerare necesitatea unui sistem de transport eficient, protecția mediului și dezvoltarea economică.

4. Răspunsul Comisiei la petițiile nr. 949/2003, 523/2004, 198/2005 și 786/2007, primit la 25 septembrie 2009

În august 2009, lucrările la noua linie feroviară Lyon-Torino se aflau în continuare în faza pregătirilor. Lucrările la construcția tunelului propriu-zis nu au început încă nici în Franța, nici în Italia; încheierea fazei pregătitoare a lucrărilor de inginerie necesită studii premergătoare suplimentare, inclusiv o evaluare mai detaliată a impactului asupra mediului. Au fost excavate patru tuneluri de explorare care fac parte din etapa de pregătire a fazei demarării construcției tunelului – trei de partea franceză și unul de partea italiană. Două dintre cele trei tuneluri de explorare din Franța au fost deja finalizate, iar ultimul va fi finalizat în toamna acestui an. Lucrările la tunelul de explorare situat de partea italiană nu au fost demarate încă, neexistând încă un acord oficial privind aliniamentul de acea parte. Lucrările de inginerie civilă la tunelul de explorare situat de partea italiană ar putea debuta în prima jumătate a anului 2010.